Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6244**

17. Wahlperiode 21. 06. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Katrin Kunert, Thomas Lutze, Ingrid Remmers, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Hochgeschwindigkeitsstrecken im Schienennetz

Am 2. Juni 1991 fuhr der erste fahrplanmäßige ICE (Intercity-Express) im deutschen Schienenverkehr. Den an diesem Tag eröffneten ersten beiden deutschen Hochgeschwindigkeitsneubaustrecken Hannover–Würzburg und Stuttgart–Mannheim folgte 1998 die Eröffnung der Neubaustrecke Berlin–Wolfsburg. Die in den Jahren 2002 und 2006 eröffneten Neubaustrecken Köln–Frankfurt am Main und München–Ingolstadt waren – anders als ihre Vorgänger – für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 Kilometern pro Stunde (km/h) ausgelegt.

Sowohl seitens der Deutschen Bahn AG (DB AG) als auch seitens der Bundesregierung gab es in jüngster Zeit Entscheidungen und Äußerungen, die eine Abkehr von Geschwindigkeiten über 250 km/h erkennen lassen. So sollen die Neubauabschnitte der sogenannten Y-Trasse zwischen Hamburg/Bremen–Hannover laut Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage nur noch auf eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ausgelegt werden (Fragen 3 und 4 auf Bundestagsdrucksache 17/4301).

Die DB AG schloss zudem im Mai mit dem Hersteller Siemens einen Vertrag für die neue Zugreihe für den Fernverkehr ab. Der sogenannte ICx soll in zwei Varianten geliefert werden, die eine Höchstgeschwindigkeit von lediglich 230 bzw. 249 km/h aufweisen. Der Vorstand der DB Personenverkehr GmbH, Ulrich Homburg, wird in der „Süddeutschen Zeitung“ vom 1. Juni 2011 wie folgt wiedergegeben: „Viel wichtiger als die Maximalgeschwindigkeit sei die Durchschnittsgeschwindigkeit, sagt Personenverkehrs-Vorstand Ulrich Homburg. Denn sie bestimme letztlich, wie lange eine Reise dauere“ (www.sueddeutsche.de/auto/jahre-ice-schnell-sehr-schnell-1.1104193-2).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Abschnitte von bestehenden, sich in Betrieb befindlichen Schienenwegen des Bundes sind für Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h ausgelegt?
   a) Auf welchem wie langen Abschnitt gilt jeweils welche Höchstgeschwindigkeit?
   b) Handelt es sich jeweils um eine Neu- oder eine Ausbaustrecke?
   c) Wann wurde das jeweilige Projekt, mit welcher Bezeichnung, in welchen Bundesverkehrswegeplan, mit welcher Kostenschätzung, und welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgenommen?

d) Wer hatte das Projekt jeweils für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet?

e) Auf Grund welcher Erwägungen wurde die jeweilige Höchstgeschwindigkeit festgelegt?

f) Wann war jeweils offizieller Baubeginn?

g) Wann wurden die Strecken jeweils in Betrieb genommen?

h) Welche Kosten wurden am Ende abgerechnet (ggf. entsprechend der Projektdefinition in der Antwort zu Frage 1, Buchstabe c angeben)?

2. Welche Abschnitte von geplanten oder in Bau befindlichen Schienenwegen des Bundes sind für Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h ausgelegt?

a) Auf welchem wie langen Abschnitt soll jeweils welche Höchstgeschwindigkeit gelten?

b) Handelt es sich jeweils um eine Neu- oder eine Ausbaustrecke?

c) Wann wurde das jeweilige Projekt, mit welcher Bezeichnung, in welchen Bundesverkehrswegeplan, mit welcher Kostenschätzung, und welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgenommen?

d) Wer hatte das Projekt jeweils für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet?

e) Auf Grund welcher Erwägungen wurde die jeweilige Höchstgeschwindigkeit festgelegt?

f) Warum hält die Bundesregierung ggf. an dieser Höchstgeschwindigkeit fest?

g) Wann war ggf. jeweils offizieller Baubeginn?

h) Wann sollen die Strecken jeweils in Betrieb genommen werden?

i) Welche aktuelle Kostenschätzung liegt jeweils vor (ggf. entsprechend der Projektdefinition in der Antwort zu Frage 2, Buchstabe c angeben)?

3. Bei welchen Projekten des aktuellen Bedarfsplans Schiene wird nach der Bedarfsplanüberprüfung eine reduzierte bzw. veränderte zulässige Höchstgeschwindigkeit für die weiteren Planungen verfolgt?

a) Wie soll sich die Höchstgeschwindigkeit ändern?

b) Wie begründet die Bundesregierung diese Änderung?

c) Wie ändern sich dadurch voraussichtlich die Kosten des Projektes?

4. Welche Verkehrskonzeption lag jeweils der Entscheidung für den Bau der zu den Fragen 1 und 2 abgefragten Projekte zugrunde?

Inwieweit wurden dabei auch Auswirkungen auf abseits dieser Strecken liegenden Großstädte – wie z. B. Magdeburg – berücksichtigt, die vor Aufnahme des ICE-Verkehrs deutlich besser angebunden waren?

5. Gab bzw. gibt es in den zwischen der Bundesregierung und der DB AG geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen oder anderen vertraglichen Regelungen zum Bau der zu den Fragen 1 und 2 abgefragten Projekte irgendwelche Verpflichtungen für die DB AG, dass ein der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entsprechender Zugverkehr auf der jeweiligen Strecke stattfinden wird?

Wenn ja, welche sind das jeweils?

Wenn nein, warum nicht?

6. Welche zusätzlichen Anforderungen (Ausrüstung, Trassierung etc.) werden an den Bau und den Betrieb einer Schienenstrecke gestellt, die – im Vergleich zu einer Geschwindigkeit bis zu 200 km/h – auf eine Höchstgeschwindigkeit von

   a) 200 bis 230 km/h,

   b) 230 bis 250 km/h,

   c) mehr als 250 km/h ausgelegt ist?

7. Welche Mehrkosten pro Kilometer Strecke sind damit in etwa jeweils verbunden?

8. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass die von der DB AG in Auftrag gegebene neue Zuggattung ICx eine Maximalgeschwindigkeit von 230 bzw. 249 km/h aufweisen soll?

9. Ist der Bundesregierung bekannt, ob diese Züge auch auf den für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegten Strecken fahren sollen?

10. Welche Züge sollen nach Auslieferung aller bislang bestellten ICx auf den für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegten Strecken fahren?

11. Wie bewertet es die Bundesregierung, wenn auf Strecken, die im Wesentlichen auf Kosten des Bundes gebaut und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt wurden, der Zugverkehr zukünftig diese Geschwindigkeit dauerhaft unterschreiten würde?

12. Mit welcher Leit- und Sicherungstechnik sind die zu den Fragen 1 und 2 abgefragten Strecken jeweils ausgerüstet?

13. Ist bei den Fragen 1 und 2 abgefragten Strecken jeweils eine Aus- bzw. Nachrüstung mit dem europäisch standardisierten Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) geplant?

Berlin, den 20. Juni 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333